



Foto: Toyota

Kompaktwagen dynamisiert

Der komplett neue Toyota Auris im Test | Sein scharf geschnittenes Design, seine geringere Gesamthöhe und sein tieferer Schwerpunkt liegen im Trend – wir klären, ob sich der große Diesel oder der Hybrid lohnt.

— Beim neuen Auris hat sich Toyota ordentlich angestrengt. Aber kann der Japaner auf dem harten deutschen Markt punkten?

Sauber eingepasst | Der Innenraum des Auris ist gut verarbeitet, allerdings wirken die Kunststoffoberflächen am Armaturenbrett nicht so hochwertig wie bei einem VW Golf oder Audi A3. Die mit einem bläulichen Schimmer hinterlegte Digitaluhr würde eher zu den 1990er-Jahren passen. Die überarbeiteten Sitze machen hingegen Spaß: Der Seitenhalt ist prägnanter als bisher und die Beinauflage wurde verlängert – auf dem Gestühl lassen sich auch lange Strecken bequem bewältigen.

Platz im Fond | Hinten genießen die Passagiere ausreichend Beinfreiheit und die Kopfstützen geben auch Sitzgrößen Sicherheit. Allerdings rückt eben jenen Sitzgrößen der Dachhimmel recht nahe. Das gigantische Panorama-Glasdach, laut Toyota das größte in der Klasse der Kompakten, gibt es nur im 1.345 Euro teuren Paket für den Hybriden. Die Einstiegsausstattung nennt sich

„Auris“ und beinhaltet einen Berganfahrassistenten, eine Follow-me-home-Lichtfunktion, 15-Zoll-Stahlfelgen, in der jeweiligen Wagenfarbe lackierte Außenspiegel, eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung und elektrische Fensterheber für vorne. Ein Radio gibt es erst ab der zweitniedrigsten Ausstattung „Cool“ (15.084 Euro) – da steht der Auris in einer Reihe mit dem Golf oder dem Seat

Leon, deren Basisvarianten auch radiolos angeboten werden. Eine Klimaanlage ist ebenfalls erst ab „Cool“ zu haben und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung kommt ab „Life“ (16.261 Euro) in den Wagen. Das Navi wird für die Einstiegsmotorisierung gar nicht angeboten, beim 1,6er-Benziner kostet es 714 Euro und bei allen anderen Motorisierungen wird es mit 462 Euro berechnet. LED-Front-



Gut verarbeitet | Im Innenraum des neuen Auris passt alles, aber ein VW Golf ist hochwertiger



Ebene Ladefläche | Aber nur, wenn der Kofferraumboden in der oberen Position liegt

scheinwerfer, wie sie der VW-Konzern beim Seat Leon und später auch beim Golf sowie beim Audi A3 anbietet, sind beim Auris nicht zu haben. Ebenso wenig gibt es moderne Assistenten, wie beispielsweise Totwinkel- und Spurverlassenswarner, oder einen adaptiven Abstandstempomat.

Ebene Ladefläche | Der Kofferraum des Auris ist minimal gewachsen: von 354 auf jetzt 360 Liter. Die Hybridvariante kommt ohne Stauraumeinbußen aus, da deren Batterie platzsparend unter der Rücksitzbank versteckt werden konnte. Der Kofferraumboden kann zweistufig in der Höhe verstellt werden – allerdings braucht man dazu beide Hände. Liegt der Boden in der oberen Position, entsteht beim Umklappen der Rücklehne eine ebene Ladefläche, das Gepäck lässt sich also komfortabel nach vorne durchschieben. Maximal passen 1.200 Liter Gepäck ins Ladeabteil des Asiaten.

Ausgewogen | Das Fahrwerk des neuen Auris ist den japanischen Ingenieuren gelungen: In der Kurve lässt es eine dynamische Herangehensweise zu und auf der Geraden bleibt der Restkomfort selbst bei üblen Schlaglöchern erhalten. Nur kurze Bodenwellen nimmt der Kompakte ein bisschen stuckerig. Die Lenkung wurde allerdings auf die Einparkkurbelei im Stadtverkehr ausgelegt – sie ist sehr weich, aber trotzdem schön präzise. Und nur beim Hybrid-Modell greifen die Bremsen, der Rekuperation sei Dank, leicht undefiniert – die reinen Verbrennungsmotor-Modelle kommen hingegen mit gut dosierbarem Druck auf kürzestem Weg zum Stehen.

Diesel-Momente | Der 2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel des neuen Auris leistet 124 PS und generiert ein maximales Drehmoment von 310 Newtonmetern. In zehn Sekunden knurrt der Japaner mit dem großen Diesel auf Tempo 100, als Höchstgeschwindigkeit sind 200 km/h drin. Mit ordentlichem Nachdruck geht der Kompakte selbst stärkere Steigungen an, ist aus dem Stand weg spritzig unterwegs. Gedämmt wurde der Diesel nur recht zaghaft, hinzu kommen die deutlich vernehmbaren Abrollgeräusche der Reifen. Den Normverbrauch gibt der Hersteller mit 4,3 Litern pro 100 Kilometer an – in unserem Test zeigte der Bordcomputer einen Durchschnittswert von 5,9 Litern.

Sparsamer Hybrid | Auf sein technisch ausgereiftes Auris-Hybridmodell ist Toyota besonders stolz. Dessen Systemleistung beträgt 136 PS, liegt also um zwölf PS über der des Diesels. Trotzdem dauert der Spurt auf 100 km/h mit 10,9 Sekunden länger als beim Zweiliter-Diesel und gefühlt fällt die Be-



Kompakter Dynamiker | Das Fahrwerk des neuen Auris ist für eine athletische Fahrweise gemacht

schleunigung noch etwas fader aus. Beim Verbrauch soll der Hybrid mit 3,8 Litern pro 100 Kilometern punkten, in unserem Test wurden laut Anzeige 5,7 Liter Opfer der Brennräume. Immerhin hat sich Toyota dazu durchgerungen, den Hybriden in der höchsten Ausstattung „Executive“ um 168 Euro günstiger anzubieten als den 2,0-Liter-Diesel. Das 0,1 Liter Sprit pro 100 Kilometer sparende Start-Stopp-System ist bei beiden Antriebsvarianten Serie. Für den 1,3-Liter-Benziner ist die Technik erst ab der dritthöchsten Ausstattung „Life“ zu haben und für den 1,6-Liter-Benzinmotor sowie den 1,4-Liter-Diesel wird es gar nicht angeboten.

Der Diesel wird immer an eine Sechsgang-Handschaltung gekoppelt. Diese lässt sich direkt und spielfrei führen, die Schaltvorgänge gehen leicht von der Hand. Für den 1,6-Liter-Benziner wird zudem eine stufenlose Automatik angeboten (1.344 Euro) und der Hybrid ist serienmäßig mit einer stufenlos arbeitenden Leistungsverzweigung per Planetengetriebe unterwegs.

Fazit | Der neue Auris ist Toyota gelungen: Die bereits optisch verströmten dynamischen Ambitionen lässt der kompakte Japaner dank ausgewogenem Fahrwerk und kräftigem Diesel während der Fahrt Realität werden. Die Sitze und das Platzangebot

sowie die Kofferraumgröße wurden im Vergleich zum Vorgänger verbessert. Die Innenraumanmutung kann aber mit der des neuen Golf nicht mithalten und moderne Sicherheits-Assistenten sind für den Japaner auch gegen Geld und gute Worte nicht zu haben. Der Hybrid entpuppt sich als sparsamer Stadtwagen, der allerdings bei weitem nicht an die Spritzigkeit des 2,0-Liter-Diesels herankommt. Ab 19. Januar 2013 wird der neue Auris ausgeliefert. | Gregor Hebermehl

1.33 Dual-VVT-i	ab 13.403 Euro
R4/1.329 cm ³ 73 kW/99 PS 128 Nm/3.800 U/min 6-Gang 12,6 s 175 km/h 5,4 S 125 g/km	
1.6 Valvematic	ab 16.765 Euro
R4/1.598 cm ³ 97 kW/132 PS 160 Nm/4.400 U/min 6-Gang 10,0 s 200 km/h 5,9 S 138 g/km	
1.4 D-4D	ab 15.042 Euro
R4/1.364 cm ³ 66 kW/90 PS 205 Nm/1.800 U/min 6-Gang 12,5 s 180 km/h 4,2 D 109 g/km	
2.0 D-4D	ab 19.454 Euro
R4/1.998 cm ³ 91 kW/124 PS 310 Nm/1.600 U/min 6-Gang 10,0 s 200 km/h 4,3 D 112 g/km	
1.8 Hybrid	ab 19.286 Euro
R4/1.798 cm ³ 73 kW/136 PS 142 Nm/4.000 U/min stufenlos 10,9 s 180 km/h 3,8 S 87 g/km 4.275 x 1.760 x 1.460 mm 360–1.200 Liter Wartung: 30.000 km oder alle zwei Jahre Ausstattungen: Auris Cool Life Start Executive	